

# Z Biegiem Szyn

## WOJNA DOMOWA

Przewozy Regionalne  
**KONTRA**  
koleje regionalne



## POŁĄCZENIA

### Między Łowiczem a Warszawą pociągi zasypiają coraz wcześniej

– Pociągi jeżdżą jeszcze po godz. 23.00, a zaczynają już około godz. 4.00. Myślę, że jesteśmy jednym z nielicznych przewoźników regionalnych, który uruchamia pociągi w tak późnych i tak wczesnych godzinach – powiedział Piotr Kozłowski, kierownik wydziału planowania przewozów Kolei Mazowieckich, prezentując zmiany w rozkładzie jazdy wchodzące w życie w grudniu 2018 r.

Wraz z ostatnią zmianą rozkładu jazdy doszło do przesunięcia na wcześniejszą porę ostatniego wieczornego połączenia Kolei Mazowieckich na trasie Łowicz – Sochaczew – Warszawa. Z roku na rok pociąg ten kursuje coraz wcześniej: jeszcze w 2016 r. pociąg ten wyruszał z Łowicza o godz. 21.51, w 2017 r. o godz. 20.42, a w 2018 r. o godz. 20.22. Obecnie ostatni pociąg z Łowicza Głównego odjeżdża już o godz. 19.57, by do Warszawy Wschodniej dotrzeć na godz. 21.38. Dla porównania, ostatnie wieczorne pociągi Kolei Mazowieckich z innych kierunków docierają do Warszawy około północy.

Kolejne przesunięcie zakończenia ruchu na trasie z Łowicza do Warszawy na wcześniejszą porę przewoźnik tłumaczy ograniczoną przepustowością z powodu prac modernizacyjnych: – Pociąg powinien jechać 30 min. później. Został uruchomiony wcześniej z uwagi na jednotorowy ruch na odcinku Łowicz – Bednary – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. ●



## REGION

### Nowe imię przystanku bez pociągów

W grudniu 2018 r. leżący na północnym wschodzie województwa mazowieckiego przystanek kolejowy Szulborze-Koty otrzymał nową nazwę: Szulborze Wielkie. – Zmiana nazwy przystanku jest efektem inicjatywy władz gminy i została zatwierdzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe – mówi Karol Jakubowski z zespołu prasowego spółki.

Dotychczasowa nazwa pochodziła od sąsiedniej miejscowości, a nowa nazwa Szulborze Wielkie pokrywa się z nazwą miejscowości, na terenie której zlokalizowany jest przystanek. Zmiana została dokonana jak na razie tylko na papierze. Po pierwsze, jak informuje PKP PLK, tablice z nową nazwą zostaną zainstalowane w marcu. Po drugie, na przystanku nie zatrzymują się żadne pociągi – leży on na pograniczu województw mazowieckiego i podlaskiego, na 40-kilometrowym odcinku linii Warszawa – Białystok, pozbawionym ruchu pociągów regionalnych.

W grudniu nowe nazwy stacji i przystanków kolejowych pojawiły się także w innych regionach kraju: Zielona Góra Główna (dawnej Zielona Góra), Zielona Góra Przylep (Przylep), Zielona Góra Stary Kisielin (Stary Kisielin), Wieleń (Wieleń Północny) i Tułowice (Tułowice Niemodlińskie). – Wszystkich zmian dokonaliśmy z inicjatywy władz lokalnych – mówi Jakubowski. ●



● Kursy tną przewoźnicy prywatni, samorządowi i państwowi.

## MOBILNOŚĆ

### Trudny wjazd PKS-ów w 2019 rok

1 grudnia 2018 r. przewoźnik Arriva przerzedził sieć połączeń autobusowych w rejonie Kętrzyna. Początek 2019 r. przyniósł likwidację wszystkich kursów na trasach z Białegostoku do Bielska Podlaskiego, Rudki i Ciechanowca oraz cięcia połączeń w powiecie ropczycko-sędziszowskim i większości kursów na trasie Rzeszów – Sędziszów Małopolski – Ropczyce. To początek procesu wycofywania się firmy Arriva z kilku polskich regionów. Międzynarodowy koncern zapowiedział zakończenie do połowy 2019 r. działalności sprywatyzowanych na początku XXI wieku przedsiębiorstw PKS Kętrzyn, Węgorzewo, Bielsk Podlaski, Sędziszów Małopolski, Kędzierzyn-Koźle i Prudnik. W 2013 r. Arriva zlikwidowała oddział w Łańcucie, a w 2017 r. oddziały w Brzozowie, Sanoku, Ustrzykach Dolnych i Mielcu.

Jak poinformowała Arriva, u podstaw decyzji o zakończeniu działalności kolejnych polskich oddziałów leżą rosnące ceny paliwa, nieuczciwa konkurencja i brak uregulowań prawnych. „Potrzebne regulacje miały być wdrożone w procedowanej od kilkunastu miesięcy nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 r., zostały one jednak po raz kolejny odłożone w czasie” – czytamy w komunikacie koncernu. – „Przewozy realizowane są bez udziału środków publicznych, a całkowite ryzyko finansowe ich wykonywania leży po stronie przewoźnika. Spółka nie jest w stanie długotrwale finansować nierentownej działalności i ponosić dalszych strat”.

Niedawno swoją działalność znacząco ograniczyła należąca do izraelskiego koncernu Egged firma Mobilis, która w połowie 2018 r. – osiem lat po prywatyzacji – zamknęła przedsiębiorstwa PKS Ciechanów, Przasnysz, Ostrołęka i Mińsk Mazowiecki. Z końcem 2018 r. ostatnie kursy, od kilku miesięcy realizowane już tylko na trasie Płock – Warszawa, zlikwidował PKS Płock. Również należący do Mobilisu PKS Mława – który działa na pograniczu województw mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego – rok 2019 rozpoczął od wycofania 45 kursów z rejonu Lidzbarka Welskiego.

Działalność ograniczają nie tylko obecne na polskim rynku zagraniczne koncerny. Z początkiem 2019 r. cięcia sieci połączeń przeprowadził Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy – przewoźnik, który w rękach samorządu województwa skupił przedsiębiorstwa PKS z Włocławka, Inowrocławia, Brodnicy i Lipna. KPTS zamknął część połączeń lokalnych w rejonie Włocławka i Żnina oraz kursy dalekobieżne z Włocławka do Poznania i Wrocławia. Z początkiem roku wszystkie kursy na trasie Stalowa Wola – Tarnobrzeg – Kraków zlikwidował PKS Stalowa Wola należący do powiatu stalowowolskiego. W grudniu 2018 r. swoje sieci połączeń znacząco ograniczyły należące do samorządów lokalnych PKS Poznań i PKS Rzeszów.

Coraz większe kłopoty ma państwowy PKS Gniezno. Na 2019 r. przewoźnik zapowiedział kolejne falę cięć kursów, podwyżki cen biletów oraz wstrzymanie kursowania wszystkich połączeń na cały okres ferii zimowych. Wszystko to dzieje się w sytuacji złożenia przez zarząd gnieźnieńskiej spółki wniosku o ogłoszenie upadłości. Niepełna rok temu, w lutym 2018 r., działalność zakończyła inna państwowa spółka: PKS Lubliniec. ●

# Człowiek od spinaczy

Piotr Malepszak ma wybudować prawie 1000 km linii kolejowych

W Krajowym Rejestrze Sądowym została zarejestrowana spółka Centralny Port Komunikacyjny, której zadaniem jest wybudowanie mega-lotniska w gminie Baranów koło Grodziska Mazowieckiego. W zarządzie nowej państwowej spółki znalazł się Piotr Malepszak, dotychczas wiceprezes Kolei Dolnośląskich, a wcześniej, w latach 2008-2016 pracownik spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Malepszak będzie odpowiedzialny za kwestię dostosowania sieci kolejowej do obsługi portu lotniczego.

## Kolej rozsądnie dużych prędkości

Przebudowa sieci kolejowej pod kątem obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego – którego otwarcie zapowiedziano na 2027 r. – to tak zwany komponent kolejowy tego przedsięwzięcia. Zakłada on dogęszczenie sieci kolejowej nowymi odcinkami, które łącznie liczyć mają 990 km długości. W rządowej koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego linie te określa się mianem spinaczy sieci kolejowej: *by-passów* dla odcinków biegnących naokoło oraz dla odcinków, których parametry nie pozwalają na zwiększenie prędkości. Spinacze mają też poprawić spójność sieci kolejowej, która – sto lat po odziedzczeniu jej po trzech zaborcach i siedem dekad od zmiany granic po II wojnie światowej – wciąż w wielu miejscach jest ze sobą niezgrana.

Rozbudowa sieci kolejowej ma opierać się na wizji kolei rozsądnie dużych prędkości. Chodzi o to, by w jak największym stopniu wykorzystać istniejące linie, a nowe ciągi zbudować tylko tam, gdzie jest to konieczne. – *Dopóki Rzeszów i Szczecin nie będą miały takiego potencjału ludnościowego jak Paryż i Lyon, to zapominajmy o kolei dużych prędkości w rozumieniu TGV* – podkreśla Mikołaj Wild, wiceminister infrastruktury koordynujący prace nad Centralnym Portem Komunikacyjnym. – *Żeby osiągnąć efekty zakładane w koncepcji, czyli niekiedy dwukrotne przyspieszenie podróży koleją po Polsce, nie potrzebujemy jakichś przełomowych technologii.*

## Siedem minut za 600 milionów

Piotr Malepszak przez osiem lat pracy w centrali PKP PLK stał się specjalistą od poprawy parametrów linii kolejowych bez wielkich modernizacji – drogich, ciągnących się latami i kompletnie dezorganizujących ruch pociągów. Całościową modernizację ciągu Poznań – Trójmiasto, przedstawianą za warunek skrócenia czasu jazdy z 5 godz. 20 min. do 3 godz. 22 min., wyceniano na 820 mln zł. Malepszak po analizie, które odcinki i elementy infrastruktury naprawę wymagają remontu, w 2010 r. zaproponował wart 220 mln zł oszczędny program prac. W efekcie jego zrealizowania po kilkunastu miesiącach podróż skróciła się do 3 godz. 29 min.

Malepszak był też zaangażowany między innymi w zaplanowanie prac na odcinku z Włoszczowy do Opola, dzięki którym osiągnięto najlepszy w historii czas przejazdu z Warszawy do Wrocławia, oraz na linii Wrocław – Jelenia Góra, których efektem było szybkie wydzwignięcie tego ciągu z agonalnego stanu technicznego.

Na początku 2017 r. Piotr Malepszak został wiceprezesem Kolei Dolnośląskich odpowiedzialnym za tabor i realizację przewozów. Z pozycji operatora pasażerskiego starał się wpływać na spółkę PKP PLK, by przebudowy linii kolejowych zaspokajały potrzeby przewoźników. Udało mu się na przykład przekonać PKP PLK, aby nowa mijanka na odcinku Legnica – Jawor powstała w lokalizacji zapewniającej największą poprawę przepustowości.


## Podwójne wotum nieufności

Fakt, że koncepcja spinaczy sieci kolejowej, została przydzielona spółce Centralny Port Komunikacyjny trudno odczytywać inaczej niż wotum nieufności wobec PKP PLK. Osoby zaangażowane w ideę stworzenia mega-lotniska od początku nie kryły swoich wątpliwości, czy budowę 990 km linii należy powierzać spółce, która od lat ma problemy z realizacją dużych inwestycji kolejowych. Znaczące było to, że w skład powołanego w lipcu 2017 r. zespołu doradczego wiceministra Mikołaja Wilda nie wszedł nikt z PKP PLK. W końcu podczas odbywającej się w listopadzie 2018 r. debaty w Klubie Jagiellońskim Wild nie pozostawił złudzeń: – *Jeżeli chodzi o budowę nowych szlaków, to zadanie to będzie powierzone spółce Centralny Port Komunikacyjny.*

Powołanie do zarządu tej spółki Piotra Malepszaka to też wotum nieufności wobec prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela – jedną z jego pierwszych decyzji po rozpoczęciu kadencji w marcu 2016 r. było odwołanie bardzo dobrze ocenianego w

## Zszywanie sieci

**Spinacze sieci kolejowej  
Nowe linie planowane  
do wybudowania w ramach  
komponentu kolejowego  
Centralnego Portu Komunikacyjnego**




• Piotr Malepszak.

środowisku kolejowym Malepszaka z funkcji dyrektora biura dróg kolejowych.

## Modernizacja w wąskim gardle

Bez współpracy z PKP PLK projekt spinaczy sieci kolejowej nie przyniesie efektów. Linie te mają uzupełnić dzisiejszą sieć, powodzenie komponentu kolejowego zależy więc od rozbudowy wielu istniejących linii, którymi zarządza spółka PKP PLK.

Planowany ciąg łączący Wrocław z Centralnym Portem Komunikacyjnym i Warszawą, stworzyć mają spinacze Czernica Wroclawska – Poniatowice, Wieruszów – Sieradz i Łódź – Warszawa, ale też obecnie jednotorowa linia Kępno – Oleśnica, na której prędkość maksymalna to 40 km/h, czy fragment linii Opole – Jelcz-Laskowice – Wrocław, której modernizacja i tak była już szykowana.

W kwietniu 2018 r. współpracownicy Mikołaja Wilda z Ministerstwa Infrastruktury poinformowali PKP PLK, że linia z Opola przez Jelcz-Laskowice do Wrocławia ma na odcinku Czernica Wroclawska – Wrocław Brochów stać się fragmentem nowego ciągu łączącego mega-lotnisko z Wrocławiem, w związku z czym na 13-kilometrowym odcinku wlotowym do aglomeracji wrocławskiej konieczne jest rozszerzenie zakresu projektu: zbudowanie drugiego toru w liczącym 7 km wąskim gardle między Czernicą a Siechnicami, zapewnienie na stacji Wrocław Brochów bezkolizyjnego włączenia w linię Gliwice – Wrocław oraz zapewnienie prędkości 160 km/h, a nie jak planowano dotychczas 100 km/h. Zamiast uwzględnić powyższe wskazania, spółka PKP PLK w połowie 2018 r. podjęła decyzję o wycofaniu się z przygotowań do modernizacji linii, i to już po wyborze wykonawcy dokumentacji projektowej – mimo iż zadeklarował on, że możliwe jest dostosowanie jej zakresu do nowych wymagań.

Przełamywanie oporu spółki PKP PLK może okazać się dla Piotra Malepszaka wyzwaniem nie mniejszym niż wybudowanie prawie 1000 km nowych linii.

KAROL TRAMMER

# Więcej połączeń, więcej pasażerów

Poprawa oferty przewozowej Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolei Mazowieckich na liniach w aglomeracji warszawskiej. Między Piasecznem a Warszawą liczbę pociągów zwiększono o jedną piątą

Koleje Mazowieckie dogęściły swoją ofertę na dwóch liniach w warszawskim węzle kolejowym, na których częstotliwość kursowania pociągów była dotychczas najmniejsza i które są pozbawione połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej.

## Stały wzrost liczby pasażerów

Na odcinku z Błonia do Warszawy Koleje Mazowieckie zwiększyły liczbę połączeń z 36 do 39, natomiast na odcinku z Piaseczna do Warszawy aż z 37 do 46. Na obydwu liniach liczbę pociągów w porze międzyszczytowej zwiększono z jednej do dwóch na godzinę. Ponadto na linii z Piaseczna do Warszawy udało się wyeliminować wszystkie, poza porą późnowieczorną, luki między połączeniami, które przekraczały godzinę, z kolei na odcinku z Błonia do Warszawy zmniejszono liczbę takich luk z czterech do dwóch.

– To linie, na których częstotliwość kursowania, zwłaszcza w okresie międzyszczytowym była najniższa, stąd decyzja o jej zwiększeniu – mówi Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich. – Rozwiązanie to jest z pewnością korzystne dla mieszkańców Błonia, Ożarowa, jak również Piaseczna, gdzie obserwujemy stały wzrost liczby pasażerów.

Jak dowiedzieliśmy się w Kolejach Mazowieckich, rozkład jazdy na trasach Warszawa – Błonie i Warszawa – Piaseczno dogęszczono bez kierowania dodatkowych składów do obsługi tych odcinków, a jedynie poprawiając efektywność wykorzystania taboru: – Na linii do Błonia kursują pociągi obsługiwane przez elektryczne zespoły trakcyjne EN57AKM i EN57AL, na linii do Piaseczna są to także zespoły EN57. Uruchomienie nowych pociągów nie wiąże się ze wzrostem zapotrzebowania na tabor – podkreśla Nowakowska.

Na trasie z Piaseczna pewnym problemem jest to, że w porannym szczycie trzy pociągi trafiają na momenty największej kłęski urodzaju na stołecznej linii średnicowej, przez co na nią nie wjeżdżają, lecz kończą bieg na stacji Warszawa Zachodnia. Oznacza to, że przy podróży z kierunku Piaseczna do centrum Warszawy konieczne jest przejście na sąsiedni peron do innego pociągu.

Na odcinku z Błonia zaskakujące jest to, że grudniowa zmiana rozkładu jazdy – mimo ogólnego zwiększenia liczby pociągów – przyniosła przesunięcie odjazdu ostatniego połączenia w kierunku Warszawy z i tak dość wczesnej godz. 21.29 już na godz. 20.56.

## Łukowianka jedzie na Mordor

Koleje Mazowieckie delikatnie poprawiły ofertę przewozową także dla osób



• Koleje Mazowieckie zwiększyły liczbę połączeń między Warszawą a Piasecznem i Błoniem: „Obserwujemy tu stały wzrost liczby pasażerów” – mówią w Kolejach Mazowieckich.

dojeżdżających do Warszawy spoza ścisłej aglomeracji.

Od grudnia 2018 r. trasa popularnego pociągu przyspieszonego Kolei Mazowieckich „Łukowianka”, który dotychczas kursował w relacji Łuków – Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa Zachodnia, została wydłużona do stacji Warszawa Służewiec. Dzięki temu ze wschodniej części regionu można przed godz. 8.00 dojechać bezpośrednio na Mordor, czyli potężną dzielnicę biurową leżącą na południu Warszawy. Z powrotem w kierunku Siedlec i Łukowa „Łukowianka” wyrusza ze stacji Warszawa Służewiec po godz. 16.00.

Nowe połączenie przyspieszone Koleje Mazowieckie wprowadziły na linii łuszczańskiej. Uruchomiono nowy poranny pociąg relacji Małkinia – Warszawa Zachodnia, który między Tuszczem a Warszawą Wschodnią zatrzymuje się tylko w Wołominie i Zielonce. Dzięki temu z Tuszczka do centrum Warszawy na godz. 7.00 można dojechać w 40 min., podczas gdy zwykłym pociągom Kolei Mazowieckich zajmuje to 55 min. Niedogodnością jest niesymetryczność oferty: popołudniowy pociąg przyspieszony, odjeżdżający z centrum Warszawy po godz. 15.00, nie dojeżdża do Małkini, lecz kończy bieg już w Łochowie.

## Więcej kolei dojazdowej

Lekkiej modyfikacji oferty – nie tylko zwiększającej liczbę połączeń, ale także

wprowadzającej bardziej równomierną częstotliwość – dokonała też Warszawska Kolej Dojazdowa. Od wprowadzonej 9 grudnia 2018 r. zmiany rozkładu jazdy w popołudniowym szczycie, od godz. 14.50 do godz. 17.50, pociągi WKD z Warszawy odjeżdżają regularnie co 10 min. – zlikwidowano spadek częstotliwości do 15-minutowego interwału około godz. 17.00.

Wprowadzone zostało nowe połączenie z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego wyruszające o godz. 19.40 – wydłużyło ono o 60 minut szczyt, w którym do Grodziska Mazowieckiego kursują dwa połączenia na godzinę. Jest to kolejna odpowiedź WKD na trend wydłużania się pory zwiększonych potoków pasażerskich na godziny wieczorne.

W godzinach późnowieczornych wprowadzono dodatkowe połączenia obsługujące odnogę do Milanówka. Nowy pociąg do Milanówka wyrusza z Warszawy o godz. 22.35 (dotychczas ostatni pociąg odjeżdżał o godz. 21.50), jednocześnie wprowadzono pociąg z Milanówka odjeżdżający o godz. 23.43 do Podkowy Leśnej, gdzie możliwa jest przesiadka na ostatni pociąg relacji Grodzisk Mazowiecki – Warszawa. Nowe wieczorne pociągi na odnodze do Milanówka kursują niestety tylko od poniedziałku do piątku, przez co nie zaspokajają potrzeb późniejszych powrotów w sobotnie i niedzielne wieczory z wyjazdów, spotkań towarzyskich czy wydarzeń kulturalnych.

Koleje Mazowieckie uatrakcyjniły ofertę przewozową na liniach lokalnych. Na dopływach do głównych ciągów grudniowa zmiana rozkładu jazdy przyniosła dodatkowe pociągi, poszerzone terminy kursowania i nowe bezpośrednie połączenia.

## Nieśmiała bezpośredniość

Oferta delikatnie poprawiła się na linii Ostrołęka – Wyszków – Tłuszcz. Od 9 grudnia 2018 r. kursuje nowy pociąg między Tłuszczem a Przetyczą. – *Wcześniej pociąg kursował w relacji Tłuszcz – Wyszków. Chcieliśmy żeby mogła korzystać z niego większa grupa pasażerów, stąd wydłużenie jego relacji* – informuje Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Nowe połączenie poprawiło możliwości powrotu z Wyszkowa do północnej części powiatu wyszkowskiego w południowym szczycie. Wydłużony przejazd do Przetyczy i z powrotem zmieścił się w czasie, który przed zmianą rozkładu jazdy skład spędzał na postoju w Wyszkowie.

W porannym szczycie pociąg relacji Wyszków – Tłuszcz połączono z jednym z pociągów relacji Tłuszcz – Warszawa Wileńska. W efekcie powstało bezpośrednie połączenie Wyszkowa (odjazd o godz. 6.42) z Warszawą Wileńską (przyjazd na godz. 7.45). Niestety jednocześnie nie zapewniono bezpośredniego pociągu relacji Warszawa Wileńska – Wyszków, a więc przy podróżach powrotnych zawsze konieczne są przesiadki w Tłuszczu, które potrafią zajmować nawet 25 min. i często wiążą się z biegiem między różnymi peronami. – *Tłuszczańskie przesiadki to największa antyreklama podróży koleją między Wyszkowem a Warszawą* – mówi Sebastian Gomółka z serwisu internetowego „Stacja Wyszków”.

Oto uruchamianie bezpośrednich połączeń z Ostrołęki i Wyszkowa do Warszawy Koleje Mazowieckie podchodzą wciąż bardzo nieśmiało. A przypomnijmy, że na początku lat 90. Wyszków z Warszawą Wileńską łączyło 11 bezpośrednich pociągów.

## Mniej stania, więcej jeżdżenia

Łącząca województwo mazowieckie i podlaskie linia Siedlce – Czeremcha jest obsługiwana przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne, które zapewniają dwie pary pociągów, oraz Koleje Mazowieckie, które od 9 grudnia 2018 r. zwiększyły liczbę par pociągów z trzech do czterech.

Niewielkie rozszerzenie oferty pozwoliło zmniejszyć najbardziej dolegliwe luki między połączeniami: ponad siedmiogodzinną przerwę w przyjazdach z Czeremchy do Siedlec, która ciągnęła się od godz. 9.55 aż do godz. 17.23, oraz przerwę w odjazdach z Siedlec do Czeremchy od godz. 13.58 do godz. 18.08, pokrywającą się akurat z całym popołudniowym szczytem. Od grudniowej zmiany rozkładu jazdy pociągi z Czeremchy przyjeżdżają do Siedlec na godz. 6.03, 7.23, 10.07, 15.33, 17.38, 19.04, a pociągi do Czeremchy wyruszają z Siedlec o godz. 6.25, 8.22, 12.21, 15.45, 17.50, 19.44.

Wprowadzenie przez Koleje Mazowieckie dodatkowej pary pociągów łączących Siedlce z Czeremchą nie wiązało się z koniecznością skierowania na linię dodatkowego taboru.

# Kolej na doły

Zwiększenie liczby połączeń Kolei Mazowieckich na bocznych liniach



• Na bocznych liniach zmniejszono najbardziej dolegliwe luki między połączeniami. Szybnos Kolej Mazowieckich jako pociąg relacji Sierpc – Kutno.

Trwający nieco ponad dobę obieg dwuczłonowego spalinowego zespołu trakcyjnego 222M wydłużono z 799 km do 979 km – jest to wynik skrócenia postojów na stacjach końcowych w Siedlcach i Czeremchu oraz przesunięcia wyjazdu składu z Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Tłuszczu na wcześniejszą porę. Obecnie skład do obsługi linii Siedlce – Czeremcha o godz. 10.02 wyrusza z Tłuszcza do Warszawy Wschodniej. Potem jako pociąg „Czeremszak” jedzie z Warszawy przez Siedlce do Czeremchy. Następnie wahadłowo wykonuje sześć kursów między Czeremchą a Siedlcami (z nocną przerwą w Czeremchu). Późnym rankiem wyrusza z Czeremchy przez Siedlce do Warszawy, skąd wraca do Tłuszcza na godz. 12.42.

Lecko dogęszczona została również oferta przewozowa na drugim końcu województwa: na linii Sierpc – Płock – Gostynin – Kutno. Załatano najdłuższą na tej linii lukę między połączeniami: od godz. 16.06 do godz. 20.21 w dni robocze nie odjeżdżał z Płocka żaden pociąg w kierunku Gostynina i Kutna. Przy ostatniej zmianie rozkładu jazdy pojawiło się połączenie o godz. 17.45 – to efekt wydłużenia do Kutna relacji pociągu Sierpc – Płock. Ponadto terminy kursowania ostatniego wieczornego pociągu relacji Kutno – Płock – Sierpc, który jeździł jedynie w soboty, rozszerzono o dni robocze.

## Z dnia na dzień trzy razy szybciej

W grudniu 2018 r. biegnąca południowym skrajem województwa mazowieckiego linia Radom – Drzewica po raz pierwszy w historii otrzymała bezpośrednie połączenie ze stolicą.

Pociąg przyspieszony Kolei Mazowieckich „Radomiak” z Radomia do Warszawy

dotychczas całą swoją trasę – poprowadzoną objazdem z uwagi na prace modernizacyjne i ograniczoną przepustowość między Warką a Czachówkiem Południowym – pokonywał bez zatrzymywania się po drodze. Przy ostatniej zmianie rozkładu jazdy „Radomiak” na trasie objazdowej biegnącej przez Przysuchę, Drzewicę, Idzikowice i Centralną Magistralę Kolejową otrzymał postoje na leżących na pograniczu województw mazowieckiego i łódzkiego stacjach Przysucha i Drzewica. W efekcie do oddalonej o ponad 100 km Warszawy można teraz stąd dotrzeć na godz. 7.41 w zaledwie nieco ponad godzinę: z Przysuchy w 1 godz. 22 min., a z Drzewicy w 1 godz. 13 min. Popołudniowy kurs powrotny, wyruszający ze stolicy o godz. 16.31, osiąga jeszcze lepsze czasy przejazdu: z Warszawy Centralnej do Drzewicy „Radomiak” jedzie 1 godz. 7 min., a do Przysuchy 1 godz. 19 min.

Dzięki wpisaniu do rozkładu jazdy „Radomiaka” nowych stacji, na linii Drzewica – Radom z dnia na dzień pojawiła się możliwość nawet trzy razy szybszego dojazdu do Warszawy aniżeli standardowymi połączeniami Kolei Mazowieckich z przesiadką w Radomiu (z czasem podróży z Drzewicy do Warszawy wynoszącym od 2 godz. 49 min. do 3 godz. 46 min.).

Nowa możliwość podróży została szybko stała się popularna wśród mieszkańców styku województw łódzkiego i mazowieckiego. W piątek 21 grudnia 2018 r., a więc zaledwie dwa tygodnie po wprowadzeniu nowych postojów, z pociągu „Radomiak” jadącego popołudniu z Warszawy do Radomia wysiadło w Drzewicy 46 osób, a w Przysusze 24 osoby.



– *Szczerze powiem: poza może Kolejami Śląskimi, które są w miarę stabilne, ale miały niechlubne początki, wszystkie pozostałe spółki nie wnoszą do rynku przewozów kolejowych żadnej dodatkowej wartości* – wypalił pod koniec listopada 2018 r. w rozmowie z Portalem Samorządowym prezes Przewozów Regionalnych Krzysztof Zgorzelski.

## Rozwój przez wypieranie

Szefowi Przewozów Regionalnych śmiałości w atakowaniu przewoźników wojewódzkich dodały wyniki ostatnich wyborów do sejmików województw, które zmieniły układ sił w połowie regionów. Prawo i Sprawiedliwość – które w kadencji 2014-2018 rządziło wyłącznie na Podkarpaciu – jesienią 2018 r. objęło władzę w siedmiu kolejnych województwach: podlaskim, lubelskim, świętokrzyskim, łódzkim, śląskim, dolnośląskim i małopolskim. W czterech z tych regionów działają miejscowe spółki kolejowe: Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Śląskie, Koleje Dolnośląskie i Koleje Małopolskie, które rozwijając swoje sieci połączeń, stopniowo wypierają Przewozy Regionalne z kolejnych tras. Zmiana władzy w dużej części województw jest dla spółki Przewozy Regionalne nadzieją na zatrzymanie tego trendu, a nawet na jego odwrócenie.

W Małopolsce wraz z nowym układem sił w sejmiku, gdzie koalicję rządzącą Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego zastąpiła samodzielna większość PiS, natychmiast zmieniła się polityka wobec przewoźników kolejowych działających w regionie.

## Przestawienie zwrotnicy

Poprzedni marszałek województwa małopolskiego Jacek Krupa z PO w maju 2016 r. zapowiedział, że jego celem jest doprowadzenie w perspektywie trzech lat do przejścia obsługi wszystkich połączeń w regionie przez Koleje Małopolskie, spółkę w 100% należącą do samorządu województwa. – *Przewozy Regionalne nie będą potrzebne, a pracownicy przejdą do nas* – mówił Krupa, nie szczędząc przy tym słów krytyki spółce zarządzanej z Warszawy: – *Jest scentralizowana, nie potrafi współpracować z samorządem, nie potrafi integrować transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu.*

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk (PiS) – wykraczając poza zakres swoich kompetencji – otwarcie wtedy skrytykował plan ówczesnych władz województwa małopolskiego: – *To, co dzieje się w Małopolsce, jest dowodem na to, że w dalszym ciągu trwa zupełnie niezrozumiały proces, który szkodzi Przewozom Regionalnym.*

Po ostatnich wyborach do zarządu województwa małopolskiego trafił bliski współpracownik Adamczyka: Łukasz Smółka na fotel wicemarszałka Małopolski przesiadł się wprost z fotela szefa gabinetu politycznego ministra infrastruktury. Swoje urzędowanie w Krakowie Smółka rozpoczął od zapowiedzi zawarcia umowy ze spółką

# Wojna domowa

Przewozy Regionalne rozkręcają walkę z kolejami wojewódzkimi



• *W kolejnych województwach, w których władzę objął PiS, zawierane są umowy ze spółką Przewozy Regionalne, gwarantujące temu przewoźnikowi mocną pozycję na wiele lat. Dolny Śląsk, pociąg Przewozów Regionalnych wjeżdża na stację Twardogóra Sycowska.*

Przewozy Regionalne, która zagwarantuje temu przewoźnikowi 10-letnią obecność na wszystkich trasach w regionie: – *Nie przewidujemy likwidacji Kolei Małopolskich, ani ich wchłonięcia. Rozmawiamy o procesie uwspólnienia, tak by przewoźnicy wspólnie pracowali na rzecz pasażera, tak żeby nie było rywalizacji pomiędzy spółkami* – oświadczył Smółka.

Przewozy Regionalne z przewoźnika, którego rola miała być wygaszana, niemal z dnia na dzień stały się spółką z mocną pozycją gwarantowaną na całą dekadę. To przestawienie zwrotnicy w Małopolsce – w innych województwach, w których władzę objął PiS, może być ono odczytywane jako drogowskaz – dało Przewozom Regionalnym nadzieję na powrót do czasów, gdy przewoźnicy wojewódzcy co najwyżej w niewielkim stopniu uzupełniali sieć połączeń ogólnopolskiej spółki. Tym bardziej, że w rządzie i Grupie PKP myśli się o tym, by Przewozy Regionalne stały się jednym z ogniw konsolidowania podzielonej kolei.

## Od PKP do PKP

Od 2015 r. większościowym właścicielem spółki Przewozy Regionalne – działającej pod marką Polregio – jest rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu, która posiada ponad 50% udziałów. Przejęcie kontroli nad Przewozami Regionalnymi przez agencję było kolejnym etapem niekończącej się restrukturyzacji przewoźnika, który w ramach podziału Polskich Kolei Państwowych powstał w 2001 r. jako spółka PKP Przewozy Regionalne. W 2008 r. dokonano tzw. usamorządowania:

przewoźnik opuścił Grupę PKP, udziały przejęły samorządy województw, a z nazwy spółki wypadł skrót PKP.

Przejęcie przewoźnika z Grupy PKP we władanie samorządów, wiążące się z rozdzielaniem udziałów pomiędzy 16 regionów, realnie wcale nie zwiększyło wpływu poszczególnych województw na spółkę Przewozy Regionalne, zwłaszcza że największy pakiet udziałów przypadł największemu w Polsce województwu mazowieckiemu, które jednak od 2005 r. nie korzysta z usług Przewozów Regionalnych, lecz z własnej spółki Koleje Mazowieckie.

Objęcie w 2015 r. większościowego pakietu udziałów spółki przez Agencję Rozwoju Przemysłu – które jeszcze bardziej zmniejszyło i tak niewielkie możliwości wpływania samorządów na spółkę – nie jest docelowym rozwiązaniem. Mianowicie ARP to podmiot, który przejmuje publiczne przedsiębiorstwa tymczasowo w celu przeprowadzenia ich restrukturyzacji, a następnie sprzedaje ich udziały – zwykle prywatnym inwestorom.

Trudno jednak uwierzyć, aby za rządów PiS doszło do prywatyzacji spółki kolejowej. Jednym z najpoważniejszych branych pod uwagę scenariuszy dalszych przekształceń Przewozów Regionalnych jest więc powrót spółki do Grupy PKP. Za tym rozwiązaniem opowiada się prezes PKP Krzysztof Mamiński, który dąży do konsolidacji pod skrzydłami państwa różnych podmiotów kolejowych. Plan szefa PKP cieszy się poparciem rządu: – *Jednym z największych wyzwania jest wyzwolenie się z piętna rozdrobnienia* – powiedział przed rokiem ►

► wiceminister infrastruktury ds. kolei Andrzej Bittel (PiS) na Kongresie 590 w Jasionce pod Rzeszowem.

## Złożyłeś już wniosek o likwidację?

Przewozy Regionalne to wciąż największy przewoźnik pasażerski działający na polskim rynku kolejowym – w 2017 r. spółka przewiozła 80 mln pasażerów. Jednakże jej pozycja z roku na rok się pogarsza: o ile w 2012 r. 37% podróży na polskiej sieci kolejowej zostało zrealizowanych pociągami Przewozów Regionalnych, o tyle w 2017 r. już tylko 26%. W 2009 r. – a więc w pierwszym roku po usamodzielnieniu oraz przeniesieniu połączeń pospiesznych do PKP Intercity – Przewozy Regionalne przewiozły 123 mln podróżnych. Spadek liczby przewożonych pasażerów o jedną trzecią to efekt przejmowania obsługi kolejnych połączeń lub całych linii przez przewoźników należących do samorządów województw.

Spółki wojewódzkie, przejmując obsługę kolejnych tras, cieszą się stale rosnącymi wynikami przewozowymi. Łódzka Kolej Aglomeracyjna – która rozpoczęła działalność w czerwcu 2014 r. – przewiozła w 2015 r. 2 mln pasażerów, a 2018 r. zakończyła wynikiem na poziomie 4,6 mln przewiezionych podróżnych. Koleje Dolnośląskie rokrocznie zwiększają liczbę podróżnych o około 2 mln: w 2013 r. z dolnośląskim przewoźnikiem pasażerowie zrealizowali 2,4 mln podróży, zaś w 2018 r. już 11,7 mln podróży.

Koleje Wielkopolskie, która rozpoczęły działalność w 2011 r. od przejęcia obsługi niezelektryfikowanych linii lokalnych, zwykle przy tym uatrakcyjniając ofertę przewozową, następnie zaczęły wygryzać spółkę Przewozy Regionalne z głównych linii.

Prezes Przewozów Regionalnych Krzysztof Zgorzelski w swoich ostatnich wypowiedziach przybrał złośliwą czy nawet agresywną postawę wobec przewoźnika należącego do samorządu województwa wielkopolskiego: – *Cały czas spotykam prezesa Kolei Wielkopolskich, pytam, czy już złożył wniosek o likwidację, ponieważ tylko to, że istnieje drugi podmiot kosztuje podatnika więcej o ponad 10 mln zł. Ile szkół, ile przedszkoli można by było za to wybudować?*

## Jest dobrze, ale nie najgorzej

Według szefa Przewozów Regionalnych wzorowy model organizowania kolei regionalnej przez samorządy funkcjonuje tam, gdzie kierowana przez niego spółka jest jedynym przewoźnikiem: – *Najlepszy obraz naszej współpracy to województwo zachodniopomorskie, gdzie mamy tylko nowy lub zmodernizowany tabor: 40 Impulsów i kilkanaście sztuk zmodernizowanych EN57. Województwo podkarpackie też jest bardzo dobrym przykładem.*

Problem w tym, że zarówno na Pomorzu Zachodnim, jak i na Podkarpaciu w ostatnich latach spółka Przewozy Regionalne – mimo braku w tych regionach konkurencji ze strony przewoźników samorządowych – odnotowała spadek liczby przewożonych pasażerów. W



• *„Województwo podkarpackie jest bardzo dobrym przykładem współpracy” – mówi prezes spółki Przewozy Regionalne. Tymczasem na Podkarpaciu stopień wykorzystania kolei jest najniższy w Polsce. Pociąg Przewozów Regionalnych na stacji Stalowa Wola Rozwadów.*

województwie zachodniopomorskim od 2012 do 2016 r. roczna liczba podróży ze spółką Przewozy Regionalne spadła z 7,2 mln do 6,4 mln, zaś w województwie podkarpackim z 3,4 mln do 2,7 mln. Podkarpacie spośród wszystkich polskich województw cechuje się najmniejszym stopniem wykorzystania kolei – statystyczny mieszkaniec tego regionu w 2017 r. odbył tylko 1,7 podróży pociągiem.

– *Jeśli sprawdzimy, jak w ciągu ostatnich pięciu lat w regionach zmieniała się liczba osób korzystających z kolei, to zauważymy, że wzrost czy stabilizacja następują tylko w tych województwach, które posiadają jakąkolwiek konkurencję, zwykle w postaci kolei samorządowych* – powiedział prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański dla Portalu Samorządowego, w wywiadzie będącym odpowiedzią na krytyczne słowa prezesa Przewozów Regionalnych o spółkach wojewódzkich.

W ciągu ostatnich lat najpoważniejsze pogorszenie wskaźnika wykorzystania kolei miało miejsce w województwach lubelskim, opolskim, świętokrzyskim, podlaskim i podkarpackim. To regiony, w których brak jest lokalnych spółek kolejowych i realizację połączeń regionalnych w całości zapewnia Polregio. Oferta tego przewoźnika w tych województwach jest mało atrakcyjna: pociągów jest mało (np. z Jarosławia do Horyńca-Zdroju kursują dwa pociągi na dobę, z Lublina do Zamościa jeżdżą cztery pociągi dziennie), między połączeniami istnieją wielogodzinne luki (np. z Elku nie ma żadnego pociągu w kierunku Białegostoku od godz. 7.43 do godz. 14.58), a kursowanie kończy się już nawet popołudniu (np. ostatni pociąg z Przeworska do Stalowej Woli odjeżdża o godz. 16.42, a ostatni pociąg z Sanoka do Jasła o godz. 15.33).

Spółka Przewozy Regionalne traci więc pasażerów nie tylko dlatego, że w części województw obsługa kolejnych tras jest przejmowana przez spółki samorządowe, ale przede wszystkim z powodu słabej oferty

przewozowej w regionach, w których cieszy się monopolem.

## Pociągi zarządzane z Warszawy

Największą poprawą wskaźnika wykorzystania kolei może pochwalić się Dolny Śląsk, gdzie połączenia obsługiwane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne oraz Koleje Dolnośląskie.

Samorząd województwa dolnośląskiego w grudniu 2018 r. – wkrótce po tym jak dotychczas rządzący regionem Bezpartyjni Samorządowcy zawarli koalicję z PiS – zapowiedział zawarcie umowy z Przewozami Regionalnymi, która zagwarantuje tej spółce funkcjonowanie na obecnie obsługiwanych liniach aż do 2030 r. co na dekadę wyhamuje proces przejmowania kolejnych tras przez Koleje Dolnośląskie. Działające w tej spółce związki zawodowe nazwały krok samorządu „zabetonowaniem rynku na lata”.

– *Mala spółka regionalna lepiej zna i zaspokaja potrzeby lokalnej społeczności, jest bardziej z nią zżyta. Samorząd ma pełną kontrolę nad wykonaniem usługi, a zatem nie ma takiej sytuacji, że pociągi na jakiejś lokalnej relacji są zarządzane przez centralę z Warszawy, która może nie dostrzegać rangi czy wagi tego typu połączeń dla społeczności lokalnych* – przekonuje prezes Kolei Dolnośląskich Piotr Rachwański. I choć przypomina, że województwa stworzyły własne spółki dlatego, że Przewozy Regionalne nie radziły sobie z obsługą powierzonych im zadań, to jednocześnie podkreśla, że atrakcyjna oferta jednego przewoźnika jest korzystna dla innych przewoźników: – *To efekt synergii. Jeśli będą dobre połączenia Polregio czy Intercity, to ludzie przyjadą na przesiadki naszymi pociągami. Naszą konkurencją są samochody osobowe, a nie inne pociągi.*

4 stycznia 2019 r. koalicja Bezpartyjnych Samorządowców i PiS odwołała Piotra Rachwańskiego ze stanowiska prezesa Kolei Dolnośląskich.

KAROL TRAMMER

## WYCIĘZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Zaduma krów

Przysłowia mówią: „Jakie drzewo, taki klin; jaki ojciec taki syn” albo „Niedaleko pada jabłko od jabłoni”. Wbrew temu dawne wiatraki walnie się różnią od swoich potomków wiatraków nowych. Trudno uwierzyć, że są krewnymi. Ojciec rozpadający się zabytek, budzący ciepłe wspomnienia i uczucia. Syn aż nadmiernie nowoczesny wywołujący kontrowersje i zadumę krów.



Wiatraki Wysoczyzny Kaluszyńskiej

## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Wilczka”

#### Poznań Główny – Międzyzlesie

Spośród pociągów regionalnych kursujących po polskiej sieci kolejowej, „Wilczka” jest tym kursującym na jednej z najdłuższych tras. Jego relacja – biegnąca ze stolicy Wielkopolski do położonego przy granicy z Czechami Międzyzlesia – liczy ponad 300 kilometrów. Co jednak ciekawe, pociąg swoją nazwę nosi od bardzo krótkiej rzeki Wilczki, która rozpoczyna swój bieg w Masywie Śnieżnika, by po zaledwie 18 kilometrach wpaść do Nysy Kłodzkiej. Choć Wilczka jest krótką rzeką, to jej bieg jest niezwykle urozmaicony. Źródło Wilczki znajduje się na wysokości 1155 m n.p.m., zaś ujście na 345 m n.p.m. W górnym biegu Wilczka płynie w głębokiej górskiej dolinie, a bliżej ujścia przez płaski teren Kotliny Kłodzkiej. Niewątpliwie najważniejszym punktem na Wilczce – rozslawiającym tę krótką rzekę – jest wodospad w Międzygórzu. Liczący 22 metry Wodospad Wilczki to drugi pod względem wysokości wodospad w Sudetach. Kilkaset metrów za wodospadem na Wilczce znajduje się kamienna zapora wybudowana w latach 1906-1908. Ujście Wilczki do Nysy Kłodzkiej znajduje się niedaleko stacji Bystrzyca Kłodzka Przedmieście, tuż przy torach kolejowych, którymi „Wilczka” każdego dnia przejeżdża w drodze z Poznania do Międzyzlesia.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Rodziny z dziećmi, młodzi ludzie, seniorzy oraz osoby z niepełnosprawnościami – składami PKP Intercity jeżdżą dosłownie wszyscy!”

Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity – narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Człowiek nowożytny zachował zmysł dramatyzmu, lecz jedność miejsca i akcji umieścił nie na scenie, lecz we własnym wnętrzu. Pogmatwał tym czystość gatunku. Ludzkie życie stało się dramatyczną epopeją, człowiek – widz i aktorem zarazem. Bohaterem romansów, wsiadającym do pociągu, by jadąc z miasta A do miasta B spełnić swój los. Zerwawszy z jednością miejsca i czasu akcji, podróżujemy między dzielącymi przestrzeń miejscami. Z braku wiary w przeznaczenie czas stał się prześladowującym nas fatum. Nie potrafimy czekać cierpliwie na jego spełnienie. Rozjeżdżamy przestrzeń, tratujemy ją w rozpacz i zemście za zburzenie bezpiecznej jedności. Od podróży oczekujemy fabuły, wyjaśniającej sens drogi. Pociągi z XIX-wiecznych powieści rozwożą we wszystkich kierunkach postacie dramatu. Paradoksalnie (od greckiego paradoksos, poprzez dziedzictwo Bizancjum) pojazd, służący do wygodniejszego pokonywania przestrzeni, staje się narzędziem śmierci na rosyjskich dworcach. Spełnieniem fatum literackich desperatów, rzucających się pod jego koła. Pociąg, zamiast przenieść bohatera ku przeznaczeniu, sam staje się przeznaczeniem”.

Manuela Gretkowska\*, „Namiętnik”

\*(ur. 1964 r.), pisarka, felietonistka i scenarzystka, była założycielką Partii Kobiet

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

**KONTAKT:** Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.